

Malte et le commerce maritime au XVIII^e siècle

Xavier Labat Saint-Vincent

Ingénieur d'études à l'université Paris IV-Sorbonne

Au cours du XVIII^e siècle, l'île de Malte devint, du fait de ses attraits naturels, une escale appréciée des bâtiments de commerce, dont les Français représentaient la première nation avec près de la moitié des navires. En effet, si l'Ordre avait la charge de la police maritime, surtout contre les pirates barbaresques, les Grands Maîtres surent vite utiliser les atouts de l'île qui devint un point d'appui dans le vaste circuit commercial entre les deux bassins de la Méditerranée. Nous avons demandé à Xavier Labat Saint-Vincent de faire revivre cette escale animée entre les régences barbaresques, l'Empire turc et les ports français.

Un intérêt stratégique

Malte a toujours présenté un intérêt stratégique pour les différentes puissances qui, au cours des siècles, ont dominé cette mer. Cet intérêt est cependant resté longtemps limité au seul domaine militaire, puisque les routes commerciales passaient au nord par la Sicile, et au sud par la Tunisie et la Tripolitaine. Son port naturel, l'un des meilleurs de toute la Méditerranée, faisait de l'île une escale appréciée des flottes de galères. Charles Quint avait cédé l'île, en 1530, à l'ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem après leur expulsion de Rhodes par les Turcs. L'Espagne y exerça de ce fait une influence prépondérante tout au long du XVI^e siècle, tant que dura l'affrontement avec l'Empire ottoman. Au lendemain de la prise de Chypre par les Ottomans, en 1571, une trêve fut conclue entre les deux Empires, qui s'avéra de fait définitive. L'ordre de Malte se trouva alors libéré de l'obligation morale de soutien aux flottes espagnoles et put se consacrer à la course contre les Infidèles ainsi qu'à sa mission de police des mers. Cependant, la première moitié du XVII^e siècle fut une période caractérisée par une grande anarchie du commerce en Méditerranée, jusqu'à ce que Colbert rétablît une amorce de prospérité, grâce notamment à une législation nouvelle et rigoureuse des établissements français situés dans les échelles du Levant. Dans le même sens, Louis XIV fit pression sur l'ordre de Malte afin qu'il mît un terme à son activité de course, et ce en raison des nombreux torts qu'elle causait indirectement au commerce français du fait des représailles des musulmans. Ainsi, ce ne fut réellement qu'à partir des années 1680 que le commerce méditerranéen se releva, augurant un XVIII^e siècle riche en échanges, mouvements maritimes et de capitaux, et en âpres compétitions dans le cadre de cette activité lucrative.

Une escale, un lazaret et une place d'échanges

Au cours du XVIII^e siècle, l'île de Malte jouait le rôle de place d'échange en plein milieu de la Méditerranée : les bâtiments qui y abordaient pouvaient acheter ou vendre des marchandises, mais aussi bénéficier des infrastructures portuaires, tant au plan commercial que sanitaire : les entrepôts étaient nombreux et le lazaret, où s'effectuait la quarantaine, l'un des plus sûrs et des moins chers de la Méditerranée. C'est sans doute cette dernière facilité portuaire qui fut, au cours du siècle, l'attrait majeur de l'île : nombre de bâtiments français, après avoir effectué leur périple commercial en Méditerranée, pour y charger des marchandises destinées aux marchés européens – essentiellement denrées alimentaires, mais aussi tabac, laines, coton et cotonnades, soies... – ou pour se constituer en caravanes vers les ports de l'empire turc, faisaient escale dans l'île des Chevaliers pour y être « purifiés » ainsi que leurs marchandises. L'île de Malte, grâce à la présence de son lazaret, fut donc une escale essentielle au commerce en Méditerranée, et particulièrement au commerce français. Elle permit aux capitaines d'y faire leurs quarantaines dans de bonnes conditions et d'éviter ainsi les problèmes de saturation rencontrés sur l'île de Pomègue où était implanté le lazaret de Marseille. La fréquentation du lazaret maltais connut, entre sa réouverture au commerce français après la peste de Marseille de 1720, et la fin de la présence de l'Ordre en 1798, une évolution sensible.

Ainsi, dans la première moitié du siècle, l'île fut largement fréquentée par des bâtiments de commerce français qui y effectuaient, majoritairement, leur quarantaine, après un séjour dans les ports du Levant ou de Barbarie, et avant de retourner vers ceux de la chrétienté. En revanche, dans la seconde moitié du siècle, l'île connut une baisse sensible du nombre d'entrées de bâtiments français, qui n'y effectuaient plus que minoritairement leur quarantaine.

Guerres et épidémies

La première moitié du siècle fut donc celle d'une étroite symbiose entre l'île et les intérêts commerciaux français. Dès le retour à la normale, après la peste de 1720 à Marseille, le commerce français redémarra sur l'île. La crise suivante, la guerre de Succession de Pologne (1733-1738), n'eut quasi aucun effet quant à la fréquentation de l'île. Il en alla autrement lors de la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748). La baisse de la fréquentation de l'île correspondit, grosso modo, à celle enregistrée à Marseille. En outre, l'épidémie de peste qui frappa la Sicile de 1743 à 1747, entraîna à Malte une nouvelle législation en matière sanitaire, beaucoup plus rigoureuse. Beaucoup de Français préférèrent alors éviter d'y passer. Les effets conjugués de l'épidémie et de la guerre furent longs à s'atténuer, puisqu'il fallut attendre l'année 1753 pour retrouver une situation normale.

La guerre de Sept Ans (1756-1763) fut beaucoup plus grave, pour Malte, mais surtout pour la France. Marseille connut un très fort ralentissement de son activité, qui se répercuta, à Malte, par une désertion des navires français et la situation fut longue à retrouver un semblant de normalité. L'absence des Français durant les années du conflit avait créé un vide comblé par les bâtiments concurrents – il s'agissait essentiellement de Grecs, Ragusains et de Vénitiens : ces derniers avaient tissé des liens commerciaux sur place, si bien que leur éviction fut lente et difficile.

Un judicieux commerce de rotations

Les Français surent alors rebondir, de façon tout à fait intéressante, en instaurant un nouveau système de commerce ayant pour axe central l'île de Malte et plus précisément, ses infrastructures sanitaires : il s'agissait d'un commerce de rotation avec les régences barbaresques, essentiellement celles de Tunis et Tripoli. L'une des raisons majeures de ce rapprochement commercial avec les Régences fut l'ouverture de ces provinces de l'Empire ottoman au négoce international. Du grand commerce levantin, l'île était alors passée à un commerce plus proche, à un commerce de rotations, quasi de cabotage, avec ces deux Régences. Les Français surent tirer profit de ce réchauffement des relations entre l'ordre de Malte, qui mettait de côté sa mission de guerre perpétuelle contre l'Infidèle, en raison de ses besoins alimentaires, et ces régences, proches fournisseurs de céréales et de bétail.

Ainsi, après 1763, le nombre de va-et-vient augmenta : l'on chargeait dans les régences les produits alimentaires que l'on déchargeait à Malte, où ils purgeaient leur quarantaine. Les navires transporteurs repartaient aussitôt quérir de nouvelles denrées. Ce système, qui paraît en effet plus judicieux, mettait réellement en avant le rôle de Malte en tant que place d'échange : des rotations bien organisées entre, d'un côté, les régences barbaresques et Malte pour certains capitaines et, d'un autre côté, Marseille – ou tout autre port européen pour lequel il n'y avait pas besoin d'effectuer de quarantaine – et Malte pour d'autres capitaines, permettaient aux hommes de ne pas immobiliser leurs navires : seules les marchandises avaient à effectuer la quarantaine. Cette nouvelle organisation perdura jusqu'à la guerre d'Indépendance américaine (1778-1783). Dès lors, un nouveau phénomène apparut : la fréquentation de l'île par les Français crût de façon significative, en raison des convois nombreux qui y passèrent : afin d'éviter le désastre du conflit précédent, le ministre de la Marine, en accord avec les échevins de la Chambre de commerce de Marseille, avait encouragé le système du convoi. Les bâtiments de commerce se groupaient et se déplaçaient, escortés par plusieurs frégates ou vaisseaux de la marine royale. Ce système bénéficia une nouvelle fois aux concurrents des Français. En effet, étant tenus de repartir en même temps que le convoi, les bâtiments ne pouvaient entamer des tractations commerciales avec les négociants de l'île, si bien que leurs concurrents traditionnels revinrent se positionner sur le marché maltais. Il fallut, encore une fois, attendre plusieurs années après la fin de la guerre pour que les Français retrouvent leur place. Le système des rotations reprit son cours dès 1784 et se perpétua jusqu'à la Révolution, soulignant nettement la désaffection des Français pour le bassin oriental de la Méditerranée et leur intégration réussie dans le commerce avec les régences. Au début de la Révolution française, dont les répercussions sur le commerce à Malte furent perceptibles dès 1790, les capitaines français étaient parvenus à éliminer leurs principaux concurrents et le commerce avec les régences représenta à nouveau près des deux tiers de la présence totale des Français à Malte.

La France cède le pas aux Anglais

Cependant, à partir de 1793, l'entrée en guerre de la jeune république française contre la première coalition entraîna une chute de près de 80 % de l'activité levantine de Marseille, entraînant à Malte une baisse de moitié de la fréquentation française. Les capitaines français passant par l'île des Chevaliers provenaient pour l'essentiel des régences ou de régions assez proches, ce qui traduit bien l'insécurité qui régnait sur mer. Ils y cherchaient refuge, effectuaient une quarantaine, vendaient des marchandises et attendaient... En raison du blocus anglais, les navires ne pouvaient plus se rendre à Marseille sans risquer d'être capturés. Enfin, pour les dernières années du siècle, la désertion française fut très nette. Jusqu'à ce que l'ordre des Hospitaliers de Saint Jean de Jérusalem fût chassé de l'île, en 1798, par Bonaparte, alors en route vers l'Égypte, seules subsistaient quelques liaisons commerciales avec les régences, pâles rémanences de la présence française dans l'île.

Bonaparte, en chassant l'ordre de Malte de son île, déposséda les acteurs du commerce français d'une escale qui avait représenté, tout au long du XVIII^e siècle, un atout de premier ordre pour la première puissance commerciale de la Méditerranée, à laquelle elle avait pourtant prouvé, à maintes reprises, son utilité et sa fidélité jamais démenties. Dès 1800, l'île devenait anglaise et le resta jusqu'en 1964.

Xavier Labat Saint-Vincent

Octobre 2002

Copyright Clio 2021 - Tous droits réservés

Bibliographie



Histoire du commerce de Marseille
Louis Bergasse et Gaston Rambert
Paris, 1954



Malte et le commerce français au XVIIIe siècle
Xavier Labat Saint Vincent
Université Paris IV-Sorbonne, Paris, 2000



Corsairing to commerce. Maltese merchants in XVIII century
Carmel Vassallo-Borg
Malta University Publishers, Malte, 1997